

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

01/2022



Warszawski
Transport
Publiczny

Europejski pociąg SKM

W POJAZDACH KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ NADAL OBOWIĄZUJE NAKAZ ZASŁANIANIA UST I NOSA MASECZKĄ



warszawa19115.pl/koronawirus

zakochaj się w Warszawie

19115 WARSZAWA
MIEJSKIE CENTRUM KONTAKTU

AKTUALNOŚCI

FOTOREPORTAŻ

TEMAT NUMERU

WTP W PRAKTYCE

HISTORIA

Drodzy Czytelnicy,

Nowe pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej robią wrażenie i nie możemy się już doczekać, kiedy skierujemy je na trasy. Wszystkich składów będzie 21 a jeden z nich wyróżnia się malowaniem bo jest niebieski z żółtymi gwiazdami. To symboliczne oznakowanie - z unijnym dofinansowaniem Warszawa kupuje pociągi SKM i metra, tramwaje i autobusy. I oczywiście buduje infrastrukturę dla Warszawskiego Transportu Publicznego. Nowe składy będziemy puszczali na razie na aktualnych trasach. W przyszłości, gdy kolejarze uporają się z remontami torów, SKM pojedzie m.in. do Piaseczna i do Zegrza.

Ten rok będzie obfitował w nowe pojazdy WTP. Pachnące nowością pociągi wyjadą także na tory metra – do Warszawy przyjadą pierwsze składy Skoda Varsovia; coraz więcej będzie na trasach także tramwajów Warsolino. Miejskie Zakłady Autobusowe przygotowują się na przyjęcie ponad setki Autosanów i Solarisów napędzanych gazem.

Nowy rok zaczynamy także nowymi liniami. W styczniu uruchomimy cztery – 263, 319, 333, 817. Każdą w innej części Warszawy – tam gdzie są nowe ulice, nowe osiedla, nowi pasażerowie. Nowe połączenia na Białołęce, w Wawrze, Wilanowie i Ursynowie, do Pruszkowa, ułatwią mieszkańcom poruszanie się po stolicy i aglomeracji.

W tym roku rozpocznie się w terenie budowa kolejnego, już 17 parkingu P+R, przy stacji kolejowej Warszawa Jeziorki. Będzie tu prawie 140 miejsc parkingowych, w tym sześć dla osób z niepełnosprawnościami, oraz 40 zadaszonych stanowisk dla rowerów. Ważnym zadaniem modernizacyjnym jest budowa czterech wind przy północnej głowicy stacji Pole Mokotowskie. Wyremontujemy też ponad 30 przystanków.

W tym roku po raz kolejny angażujemy się w Wielką Orkiestrę Świątecznej Pomocy. To już 30 lat od kiedy wolontariusze zbierają na ulicach pieniądze dla ratowania zdrowia dzieci. I pewnie wśród nich będą też tacy, którzy kiedyś będąc w szpitalu dziecięcym korzystali ze sprzętu kupionego przez WOŚP a dziś sami kwestując pomagają w kupowaniu go dla najmłodszych. Dlatego dziś w części historycznej historia najnowsza – piszemy o „wośpowych" tramwajach i autobusach.

A już jak najbardziej współcześnie, zapraszamy do udziału w naszych aukcjach – wygrać można specjalne, unikalne Warszawskie Karty Miejskie i wizytę w nowej siedzibie Zarządu Transportu Miejskiego.

Życzymy przyjemnej lektury



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE
ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktor prowadzący: Tomasz Kunert

Zespół redakcyjny: Łukasz Majchrzyk, Wiktor Paul, Leszek Peczyński, Magdalena Potocka

Opracowanie graficzne, skład i łamanie: Agnieszka Buszka

Prenumerata: wtp.waw.pl (zakładka iZTM) www.wtp.waw.pl/iztm

Znajdziesz nas na:

 www.wtp.waw.pl

 www.facebook.com/wtp.warszawa

 www.twitter.com/wtp_warszawa

 www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Zagrajcie z nami dla WOŚP

Od lat w Finał Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy włącza się Warszawski Transport Publiczny. W tym roku Zarząd Transportu Miejskiego zaprasza na aukcje w których można wygrać Warszawskie Karty Miejskie ze specjalnymi wzorami oraz niepowtarzalną wizytę z przewodnikiem po naszej nowej siedzibie wraz z możliwością zobaczenia najnowocześniejszej centrali ruchu. Metro Warszawskie proponuje przejażdżkę najnowszym pociągiem, Tramwaje Warszawskie najstarszym wagonem a Szybka Kolej Miejska w kabinie maszynisty.

Tegoroczny, trzydziesty już, Finał Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy odbywa się pod hasłem Przejrzyj na oczy – dla zapewnienia najwyższych standardów diagnostyki i leczenia wzroku u dzieci. Razem z fundacją zbieramy środki na nowoczesny sprzęt dla oddziałów i pododdziałów okulistyki dziecięcej oraz wydzielone łóżka dziecięce w oddziałach okulistyki dla dorosłych, które działają w 25 ośrodkach w 17 miastach Polski.

Zarząd Transportu Miejskiego we współpracy z Klubem Miłośników Komunikacji Miejskiej włącza się do zbiórki. Od 25 stycznia na naszych aukcjach będzie można wylicytować trzy imienne 30-dniowe Warszawskie Karty Miejskie. Będą one miały wzór 30. Finału Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy, a każda karta będzie wyjątkowa.

Do wygrania od 26 stycznia będzie także „Dzień w ZTM". Zwycięzca licytacji spotka się z dyrektor ZTM, zobaczy codzienną pracę centrali ruchu, punktu obsługi pasażerów i dyspozytorni w węźle Młociny. W planach jest też przejażdżka radiowozem nadzoru ruchu i wspólne układanie rozkładów jazdy.

Przewoźnicy grają dla WOŚP

Zarząd Transportu Miejskiego nie jest osamotniony podczas tegorocznego finału. Również przewoźnicy przygotowali bardzo ciekawe aukcje. I tak Metro Warszawskie wystawiło na licytację pierwszy przejazd składem Skoda Varsovia. Pociągi te są właśnie produkowane, a pierwszy z nich przyjedzie do Warszawy na przełomie marca i kwietnia. Gdy tylko zakończy się proces certyfikacji, zwycięzca licytacji wraz z dwiema osobami towarzyszącymi wybierze się w pierwszy kurs pod warszawskimi ulicami.

Również na powierzchni będzie można wylicytować przejażdżkę – nie najnowszym, a najstarszym pojazdem. Tramwaje Warszawskie wystawiają na licytację kurs wagonem A z 1907 roku w czasie parady w Noc Muzeów, zwiedzanie zajezdni Żoliborz i centrum serwisowego hyundaia z dyrektorem zajezdni w roli przewodnika oraz z trenerem Legii Warszawa Sekcja Koszykówki Wojciechem Kamińskim i kapitanem drużyny Łukaszem Koszałkiem.

Wyjątkową podróż wyjątkowym pociągiem wystawiła na licytację Szybka Kolej Miejska. Zwycięzca pojedzie w kabinie maszynisty najnowszego pociągu Impuls w barwach europejskich.

Szczególny sposób zbiórki pieniędzy dla WOŚP organizują Miejskie Zakłady Autobusowe. Od niedzieli 16 stycznia przez dwa tygodnie można wpłacać datki do wirtualnej skarbonki. Żeby to zrobić trzeba zeskanować kod QR, który jest wyświetlany na monitorach kursujących po Warszawie autobusów. Od niedzieli jeździ także orkiestrowo oklejony autobus, a podczas finału dodatkowo na stołeczne ulice wyjedzie zabytkowa duma MZA – Somua z orkiestrą na pokładzie.

Zapraszamy na wszystkie aukcje, a podczas finału nie zapomnijcie wrzucić co nieco do skarbonki wolontariuszy. ■



Punkt Obsługi Pasażerów na Pradze-Południe

Zarząd Transportu Miejskiego przeniósł się na Pragę-Południe, na ulicę Grochowską 316/320. To oznacza nie tylko zmianę siedziby, ale przede wszystkim lepszy standard obsługi pasażerów.

Praga objęta jest długofalowym miejskim programem rewitalizacji i nowe biuro ZTM jest naszym wkładem w przemiany prawobrzeżnej Warszawy. Do siedziby ZTM łatwo dojechać, a najlepiej – transportem publicznym.

W pobliżu, na ul. Grochowskiej, zatrzymują się tramwaje linii 3, 6, 22, 26 oraz autobusy 125 i 135 (przystanki Bliska lub Gocławska). Do autobusów i tramwajów kursujących ulicą Grochowską można się przesiąść np. na rondzie Wiatraczna, które jest dużym węzłem przesiadkowym (dojeżdżają tu tramwaje i autobusy linii 9, 24, 123, 141, 142, 143, 145, 148, 173, 183, 188, 521, 523, 702, 704, 720, 722, 730) lub przy al. Zielenieckiej (ta znajduje się w sąsiedztwie stacji metra Stadion Narodowy lub kolejowej Warszawa Stadion).

Niedaleko jest też Dworzec Wschodni, skąd można dotrzeć do siedziby ZTM pieszo lub podjechać do przystanku Bliska 55 autobusami linii: 102, 123, 173, 202. Charakterystycznej białej bryły budynku – dawnej siedziby Polskich Zakładów Optycznych – nie sposób przegapić, bo już z daleka wzrok przyciąga duży logotyp Zarządu Transportu Miejskiego.

Nowy POP

Razem z ZTM przeniósł się także Punkt Obsługi Pasażerów, który do grudnia ub.r. funkcjonował przy ulicy Żelaznej 61. Punkt znajduje się obok wejścia głównego, od ulicy Grochowskiej. Jest czynny od poniedziałku do piątku, w godzinach 7.30-17.00.

Do dyspozycji pasażerów jest pięć stanowisk. Możliwe jest m.in.: zakupienie biletu długookresowego oraz kartonikowego, wgranie tzw. e-hologramu Karty warszawianki / warszawiaka lub młodej warszawianki / młodego warszawiaka dla osób mieszkających oraz rozliczających podatki w m.st. Warszawa, wgranie na Warszawską Kartę Miejską uprawnienia do bezpłatnych przejazdów, złożenie wniosku o zwrot biletu zakodowanego na karcie, wyrobienie spersonalizowanej WKM oraz złożenie reklamacji od nałożonej opłaty dodatkowej za jazdę bez ważnego biletu.

Punkt został przystosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Dwa stanowiska są obniżone, tak by mogły z nich skorzystać osoby na wózkach, a dwa kolejne wyposażone w pętle induktofoniczne. Jest także dostępne stanowisko tłumacza języka migowego (PJM/SJM). Dodatkowo przy każdym okienku został umieszczony komunikat w alfabecie Braille'a z informacjami o zakresie usług świadczonych przy danym stanowisku.

Na ulicy Grochowskiej 316/320 znajduje się także kancelaria – jest czynna w godz. 8.00 -16.00.



Nowa pętla, przystanki i wiaty

Podsumowujemy sezon remontowo-budowlany 2021. W ubiegłym roku rozpoczęliśmy budowę nowej pętli autobusowej na Woli oraz zakończyliśmy budowę parkingu P+R na Białołęce. Wybudowaliśmy osiem nowych przystanków, wyremontowaliśmy 18, remonty odbyły się także na ośmiu pętlach autobusowych. Na 17 stołecznych przystankach stanęły wiaty.

Nowa pętla i przystanki

Najważniejszym przedsięwzięciem budowlanym mijającego roku było przedłużenie trasy tramwajowej na Winnicę. Efektem wspólnej inwestycji Zarządu Transportu Miejskiego i Tramwajów Warszawskich jest odcinek torowiska tramwajowego, pętla autobusowa i tramwajowa, chodniki, drogi rowerowe i jezdnie. Dalej w głąb białołęckich osiedli dojeżdżają tramwaje linii 2 i 17 oraz autobusy 509 i N03.

Trwa budowa nowej pętli autobusowej przy skrzyżowaniu ul. Wawrzyszewskiej i J. Ostroroga. Jesienią oddaliśmy do użytku 400-metrowy fragment ulicy J. Ostroroga, przebudowywany w ramach inwestycji. Przygotowaliśmy przejścia dla pieszych z azylami, drogę dla rowerów oraz nowe przystanki – Powązki-VI Brama 01 i Powązki – VI Brama 02. Dodatkowo przystanki Ostroroga 01 i 02 przenieśliśmy bliżej Cmentarza Powązkowskiego, co ułatwia dostanie się do nekropolii. Budowa zakończy się w tym roku. Na pętli będą dwa perony o długości 60 i 40 metrów, wiaty, infrastruktura dla pieszych oraz miejsce do ustawienia ładowarek dla autobusów elektrycznych. Pomieści dwa wozy 12-metrowe i trzy 18-metrowe. W przyszłości zastąpi pętlę Młynów, która jest za mała dla kilku autobusów przegubowych.

Nowe przystanki wybudowaliśmy także na Mokotowie – Bergamotki 01 i 02, na Ursynowie – Nawłocka 01 i 02 oraz w Wawrze – Biegunowa 01 i 02.

Zakończyła się budowa parkingu P+R przy stacji kolejowej Warszawa Żerań na Białołęce. Po dopełnieniu formalności związanych z uzyskaniem zezwolenia na użytkowanie, parking zostanie otwarty. Dla pasażerów Warszawskiego Transportu Publicznego będą do dyspozycji 235 miejsca postojowe dla samochodów osobowych, w tym 10 dla osób z niepełnosprawnościami. Rowerzyści z kolei będą mogli zostawić pod wiatami niemal 140 rowerów.

W przyszłym roku rozpocznie się w terenie budowa kolejnego, już 17 parkingu P+R, przy stacji kolejowej Warszawa Jeziorki. Będzie tu prawie 140 miejsc parkingowych, w tym sześć dla osób z niepełnosprawnościami oraz 40 zadaszonych stanowisk dla rowerów.

Odświeżyliśmy kilka działających P+R. Metro Stokłosy i Ursus Niedźwiadek mają teraz poszczególne poziomy pomalowane na charakterystyczne kolory. Wszystkie wielopoziomowe parkingi są oznakowane w ten sam sposób, co ułatwia odnalezienie samochodu.



Remonty

W 2021 roku wyremontowaliśmy nawierzchnię na ośmiu pętlach autobusowych: Aleksandrów, Chomiczówka, Cmentarz Wolski, Nowodwory, Os. Górczewska, P+R Al. Krakowska, Wiatraczna i Żerań FSO.

Prace remontowe przeprowadziliśmy także na 18 przystankach: trzech mokotowskich – Dolna 02, Park Dreszera 01 i Samochodowa 02; ochockich – Och-Teatr 01 oraz Rondo Zesłańców Syberyjskich 02 i 05 i praskich – Abrahama 02, Ateńska 03 i CH Promenada 01. Wyremontowaliśmy również dwa przystanki w Wawrze – Gruntowa 01 i 02 i w Śródmieściu – Muzeum Narodowe 02 i Metro Politechnika 02 oraz po jednym: na Bielanach – Aspekt 01, Targówku – Bieżuńska 02, Ursynowie – Braci Wagów 01,

w Wilanowie – Królowej Marysieńki 02 i na Woli – Góralska 02.

Zakres prac – w zależności od stanu infrastruktury i możliwości finansowych – obejmował remont pasów, z których korzystają autobusy przy zatrzymywaniu się na przystankach oraz peronów.

W tym roku planujemy remont pętli autobusowej Witolin oraz 32 przystanków autobusowych na Ursynowie, Mokotowie, Bemowie, Woli, Białołęce, Żoliborzu, Targówku, w Śródmieściu, Wawrze oraz we Włochach.

Wiaty w nowych miejscach

Siedemnaście wiat w nowych miejscach pojawiło się na stołecznych przystankach w ubiegłym roku. Najwięcej na Bielanach – na przystankach: Głowackiego 01, Kochanowskiego 04 i Maszewska 02, po dwie – na Bemowie: Dostawcza 01 i 02 i Białołęce: Nowodwory 07 i Os. Derby 02, na Mokotowie: Langego 01 i 02, w Śródmieściu – Al. Jana Pawła II 01 i Królewska 08 i w Ursusie – Henryka Brodatego 01 i Spisaka 04 oraz po jednej – na Pradze-Południe – Gocław 07, w Wawrze – Marysin 02, Wilanowie – Wilanów 04 i na Woli – Kolejowa 51.

Modernizujemy pierwszą linię metra

Każdego roku prace remontowe i modernizacyjne prowadzone są również na pierwszej linii metra, której odcinek od Kabat do Politechniki oddano do użytku już 26 lat temu. Modernizowaliśmy urządzenia techniczne – niewidoczne dla pasażerów, np. przepompownię wód opadowych na stacji Pole Mokotowskie czy podstację trakcyjno-energetyczną. Metro Warszawskie wymieniło system sterowania ruchem na kilku stacjach.

Pasażerowie metra zauważyli na pewno na stacji Racławicka, przy południowo-zachodnim zejściu na stację, zamianę niewygodnego podnośnika na windę. W dźwigu zadbano o swobodny dostęp dla osób na wózkach, osób mających problemy z poruszaniem się oraz opiekunów podróżujących z dziećmi w wózkach. Dodatkowo przystosowano windę do potrzeb osób niewidomych i niedowidzących. Zmodyfikowano ścieżkę dotykową przed dźwigiem – na chodniku, na poziomie platformy i w przejściu podziemnym. W środku pojawiły się przyciski wyposażone w oznaczenia w alfabecie Braille'a. Z kolei na stacjach Pole Mokotowskie i Marymont odświeżono elewację – na pierwszej wymieniono elewację szybu windowego, a na drugiej okładzinę z płyt gresowych przy dwóch wejściach.

Ważnym zadaniem modernizacyjnym planowanym na 2022 rok jest budowa czterech wind przy północnej głowicy stacji Pole Mokotowskie.



Autobusy WTP na lokalnych trasach do 2024 roku

Rozstrzygnęliśmy przetarg na obsługę linii lokalnych L do listopada 2024 roku. Siedemdziesiąt osiem autobusów z niską podłogą obsłuży 18 podwarszawskich gmin i przejdzie ponad 18,7 mln wozokilometrów.

Autobusowa współpraca

Poznaliśmy zwycięzców postępowania przetargowego na świadczenie usługi przewozu regularnego w ramach lokalnego transportu zbiorowego. Nowo wybrani operatorzy do końca listopada 2024 roku będą obsługiwali linie lokalne L w gminach: Góra Kalwaria, Konstancin-Jeziorna, Lesznowola i Piaseczno, Jabłonna, Nieporęt i Wieliszew, Kobyłka, Wołomin, Zielonka, Marki, Radzymin, Nieporęt, Sulejówek i Wiązowna oraz Stare Babice, Izabelin i Kampinos.

Linie lokalne „L" uruchamiane są w ramach współpracy samorządów gmin aglomeracji i Zarządu Transportu Miejskiego. Wspólnie przygotowywana jest trasa i założenia rozkładowe. ZTM zajmuje się organizacją przetargu, wybiera przewoźnika, układa rozkład jazdy dla danego połączenia i zamieszcza informacje na jego temat na swojej stronie internetowej, natomiast samorząd gminny przygotowuje niezbędną infrastrukturę. Mieszkańcy mogą korzystać z połączeń uwzględniających ich lokalne potrzeby – dojazdy do urzędu, pracy, szkoły, stacji kolejowych itd., a dzięki Biletowi Metropolitalnemu kontynuować podróż w Warszawie. Samorząd lokalny i ZTM wspólnie finansują funkcjonowanie linii.

„eLki" w 18 gminach

Za uruchamianie i obsługę 16 linii lokalnych w gminach: **Góra Kalwaria**, **Konstancin-Jeziorna**, **Lesznowola** i **Piaseczno** będzie odpowiedzialne konsorcjum firm: Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Polonus w Warszawie, Stalko Przybysz i Wspólnicy oraz Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Grodzisku Mazowieckim.

Konsorcjum zapewni 29 wozów dla ok. 40 pasażerów każdy, które przejadą ok. 7,4 mln wozokilometrów.

Na terenie gmin: **Jabłonna**, **Nieporęt** i **Wieliszew** będą kursowały autobusy konsorcjum Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej Polonus w Warszawie i Stalko Przybysz i Wspólnicy. Pojazdy obsłużą osiem linii.

Do obsługi „eLek" zostanie skierowanych 18 wozów, w tym 13 dla ok. 80 pasażerów i pięć dla ok. 40 pasażerów każdy. Autobusy pokonają ok. 4,3 mln wozokilometrów.

Konsorcjum firm Abus i Przewozy Autokarowe Krzysztof Grygiel zapewni funkcjonowanie 12 linii lokalnych w gminach: **Kobyłka**, **Wołomin**, **Zielonka**, **Marki**, **Radzymin**, **Nieporęt**, **Sulejówek** i **Wiązowna**.



W sumie będą to 22 autobusy o pojemności po ok. 40 pasażerów każdy. Zgodnie z planem przejadą ok. 4,6 mln wozokilometrów.

Gminy **Stare Babice**, **Izabelin** i **Kampinos** będą obsługiwane przez konsorcjum PKS-u Tarnobrzeg i Markpolu Transport Krajowy Zagraniczny Marek Rzeźnik. Operatorzy będą uruchamiali cztery linie.

Do ich obsługi zostanie skierowanych dziewięć wozów o pojemności ok. 40 pasażerów każdy. Autobusy przejadą ok. 2 mln wozokilometrów.

Niebieskie i niskopodłogowe

Wszystkie pojazdy, które wyjadą na trasy linii lokalnych będą niskopodłogowe lub niskowejściowe, czyli takie, gdzie przy co najmniej jednych drzwiach podłoga będzie obniżona oraz nie będzie trzeba pokonywać stopni. Autobusy będą dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami – zostaną wyposażone w rampę dla wózka. Pojazdy nie będą mogły być wyprodukowane wcześniej niż w 2015 r. Będą pomalowane na niebiesko oraz zostanie na nich wyklejone logo Warszawskiego Transportu Publicznego w kolorze białym.

Przed wyruszeniem w trasy operatorzy będą musieli uzyskać dla wozów certyfikaty zgodności z wymogami technicznymi określonymi w postępowaniu przetargowym. Otrzymają także jasne wytyczne dotyczące zasad i częstotliwości kontroli sprawności pojazdów, systemów pokładowych oraz częstotliwości i zakresu sprzątania.

Kierowcy powinni wykazać się znajomością układu komunikacyjnego i topografii aglomeracji, przepisów porządkowych oraz zasad taryfowych.

Przetarg na obsługę południowej części aglomeracji

Przetarg na obsługę linii lokalnych **w gminach Góra Kalwaria**, **Piaseczno**, **Prażmów**, **Otwock** i **Wiązowna** zostanie powtórzony. W pierwszym przetargu, w jedynej złożonej ofercie cena przekraczała kwotę zarezerwowaną na ten cel. Przygotowujemy ponowny przetarg, tym razem w dwóch grupach – dla gmin Góra Kalwaria, Lesznowola, Piaseczno i Prażmów oraz gmin Józefów, Karczew, Otwock i Wiązowna. W drugim rejonie planowane są dwie nowe linie:

L50: JÓZEFÓW /PKP JÓZEFÓW/ – … – /KĄCK/;

L51: OTWOCK /WARSZTATOWA/ – … – OTWOCK /ORLA/.

Wymagania dotyczące pojazdów, procesu certyfikacji i umiejętności kierowców będą takie same, jak w przypadku już rozstrzygniętych przetargów. ■

Szybciej autobusem na Mokotowie

Ponad dwa kilometry nowego pasa dla autobusów wytyczono na początku stycznia w Dolinie Służewieckiej i w al. gen. W. Sikorskiego.



Dolina Służewiecka i al. gen. W. Sikorskiego to część ważnej trasy międzydzielnicowej, łączącej wschodnią i zachodnią część Warszawy. Tędy prowadzi też jedno z głównych połączeń drogowych Mokotowa, Ursynowa i Wilanowa z innymi dzielnicami.

Nowy pas dla autobusów

W zatorach tkwili nie tylko kierowcy aut, ale też pasażerowie licznych linii autobusowych. W godzinach szczytu Doliną Służewiecką, w jednym kierunku, jeździ ponad 40 autobusów ośmiu linii na godzinę (z przystanku przy ulicy Nowoursynowskiej 18 metrowe przegubowce wyruszają co ok. 1,5 minuty), które

przewożą kilkanaście tysięcy osób dziennie. Niestety, z powodu trudności z przejazdem, spóźniały się. Rano opóźnienia względem rozkładu wynosiły 3-4 minuty, znacznie gorzej było w godzinach popołudniowego szczytu, gdy sięgały one 6-10 minut.

Dużą ulgę użytkownikom tej trasy przyniosło otwarcie ostatniego odcinka trasy S2 wraz z tunelem na Ursynowie. Tunel przejął ruch tranzytowy, kierowany dotychczas ciągiem drogi krajowej nr 2 przez Dolinę Służewiecką. Nowa obwodnica to również najszybsze połączenie Ursynowa, Mokotowa i całej zachodniej części Warszawy z Wilanowem i Wawrem. Od pierwszego dnia korzysta z niego kilkadziesiąt tysięcy aut na dobę. Dzięki temu liczba samochodów w Dolinie Służewieckiej znacznie spadła.

Zgodnie z wcześniejszymi obietnicami miasto wykorzystało tę okazję, by ułatwić pasażerom komunikacji miejskiej przejazd tymi ulicami. Nowy buspas powstał na odcinku od skrzyżowania z ul. Nowoursynowską do ul. Jana III Sobieskiego. I autobusy przestały się spóźniać.

Nowe przystanki

W styczniu w al. gen. W. Sikorskiego zostały też uruchomione dwa nowe przystanki „na żądanie” dla linii 166 i 195. Przystanek w kierunku al. Wilanowskiej, nazwany Bergamotki 01, znajduje się przed skrzyżowaniem z ulicą Bergamotki. Przystanek w drugą stronę, w kierunku ulicy Jana III Sobieskiego, Bergamotki 02, został ulokowany za skrzyżowaniem z ulicą św. Bonifacego. ■

Testowanie foteli – dołączają tramwaje

Trwają testy nowych siedzeń w pojazdach Warszawskiego Transportu Publicznego. Do kursujących już autobusów dołączyły tramwaje z nowym pokryciem foteli. Czekamy na Państwa opinie.

Praca przy testowaniu nowych siedzeń trwa cały czas. Pod koniec grudnia na stołeczne ulice wyjechały pierwsze (z dziesięciu planowanych) tramwaje z nowym typem tapicerki z ekoskóry.

To kolejny etap testowania nowego pokrycia siedzeń w pojazdach Warszawskiego Transportu Publicznego. Już wcześniej Miejskie Zakłady Autobusowe wysłały na stołeczne ulice 18-metrowe solarisy (numery taborowe 5409 i 5457), które jeżdżą po mieście z nowymi, czerwonymi i szarymi siedzeniami z ekoskóry, obsługując trasy linii 114, 160, 190, 185, 500, 509, 527 (linie się zmieniają, ponieważ chcemy, aby jak najwięcej z Państwa skorzystało z foteli z nowym pokryciem i podzieliło się z nami swoją opinią). „Przeguby” dołączyły do dwóch 12-metrowych solarisów Komunikacji Miejskiej Łomianki, które obsługują trasy linii 110, 150 i 250.

Siedzenia są pokryte materiałem nazywanym w handlu skórą ekologiczną w kolorze szarym lub czerwonym. To materiał sprężysty, wytrzymały i trwały. Wybraliśmy te kolory, ponieważ szary jest stonowany, neutralny, przyjemny dla oka i pasuje do wnętrza pojazdów, które są utrzymane w szaro-niebieskiej tonacji, a czerwony nawiązuje do obecnej barwy siedzeń.

Taki materiał jest stosowany z powodzeniem w wielu europejskich krajach, m.in. w Niemczech (Monachium), Estonii (Tallin), Czechach (Praga, Ostrawa), Słowacji (Bratysława) i Szwajcarii (Bazylea).

Epidemia COVID-19 pokazała jak ważna jest dezynfekcja i czyszczenie powierzchni, których dotykają pasażerowie. Dlatego rozpoczęliśmy testy nowych typów siedzeń, aby zapewnić najwyżej jakości standardy świadczonych usług w zakresie bezpieczeństwa. Testowanie potrwa co najmniej rok, dzięki czemu sprawdzimy nowe siedzenia w różnych porach roku, przy różnych warunkach atmosferycznych.

Jesteśmy ciekawi Państwa opinii, które można przesyłać na adres ztm@ztm.waw.pl. ■



Jaśniej wieczorem dzięki… słońcu

W 2022 roku ustawimy kolejne wiaty z panelami fotowoltaicznymi wykorzystujące energię słoneczną do oświetlenia. W Warszawie będzie już 20 tego typu zadaszeń.

W nowym roku wiaty z panelami fotowoltaicznymi staną na dziewięciu przystankach: trzy na Woli – Deotymy 02, Park Moczydło 02 i Znana 01; dwie na Bemowie – Czumy 05 i Pl. Kasztelański 04 oraz po jednej na: Białołęce – Dąbrówka Szlachecka 02, Bielanach – Popiela 02, Ochocie – Dickensa 06 i Targówku – KS Polonez 03.

Instalacja fotowoltaiczna pozwala na pobieranie energii słonecznej i przekształcanie jej w elektryczną wykorzystywaną w wiacie. Oświetlane są tablice z informacją pasażerską. Światło włącza się po zmierzchu i osiąga natężenie na poziomie 50 proc. Gdy ktoś wejdzie pod zadaszenie, rozświetla się do pełnej mocy.

Zamontowane zostaną tzw. wiaty seryjne, czyli estetyczne zadaszenia o prostej konstrukcji, chroniące przed warunkami atmosferycznymi, z dachem wykonanym z materiału umożliwiającego skuteczną ochronę przed nadmiernym ogrzewaniem. Przestrzeń pod zadaszeniami zostanie wyposażona w ławki i gabloty z informacją pasażerską.

Pierwsze wiaty z instalacją fotowoltaiczną zostały ustawione w 2019 roku na praskim i wawerskim przystanku Rzeszotarskiej 01 i Trakt Lubelski-Las 01. W latach 2020-2021 pojawiły się kolejne, m.in. na Pradze-Płd. – Perkuna 02, Rozłucka 02 i Szpital Grochowski 02 oraz dwie na pętli przy skrzyżowaniu ulicy Żupniczej i Podskarbińskiej czy też na Białołęce – Os. Derby 02 i Targówku – Niwa 02.



Europejski pociąg Szybkiej Kolei Miejskiej

Do Warszawy dotarły właśnie pierwsze dwa Impulsy dla Szybkiej Kolei Miejskiej. Niebawem rozpoczną testy na torach aglomeracji. Jeden z nich będzie jeździł w barwach nawiązujących do symboliki europejskiej, a drugi w malaturze Warszawskiego Transportu Publicznego.

– Pierwsze dwa z 21 nowoczesnych pociągów kupionych przez Warszawę u polskiego producenta za 668 mln zł dotarły do stolicy i wkrótce rozpoczną testy. Nowe pojazdy zapewnią wygodny, ekologiczny i szybki transport w aglomeracji warszawskiej oraz więcej miejsc w godzinach szczytu. Do dyspozycji pasażerów będą: pokładowe wi-fi, ładowarki USB, miejsca na rowery, a także nowoczesny system informacji pasażerskiej i automaty biletowe. Mam nadzieję, że testy przebiegną



sprawnie i nasze Impulsy 2 jeszcze w tym kwartale zabiorą na pokład pierwszych pasażerów – mówi Rafał Trzaskowski, prezydent m.st. Warszawy.

Pierwszy z pociągów jest w barwach europejskich, na jego powierzchni znajduje się dwanaście gwiazd na granatowo-błękitnym tle. Tradycyjnie, na fladze Unii Europejskiej, krąg złotych gwiazd oznacza solidarność i harmonię między krajami Europy. Projekt nowosądeckiego producenta zawiera również akcenty nawiązujące do polskich barw narodowych.

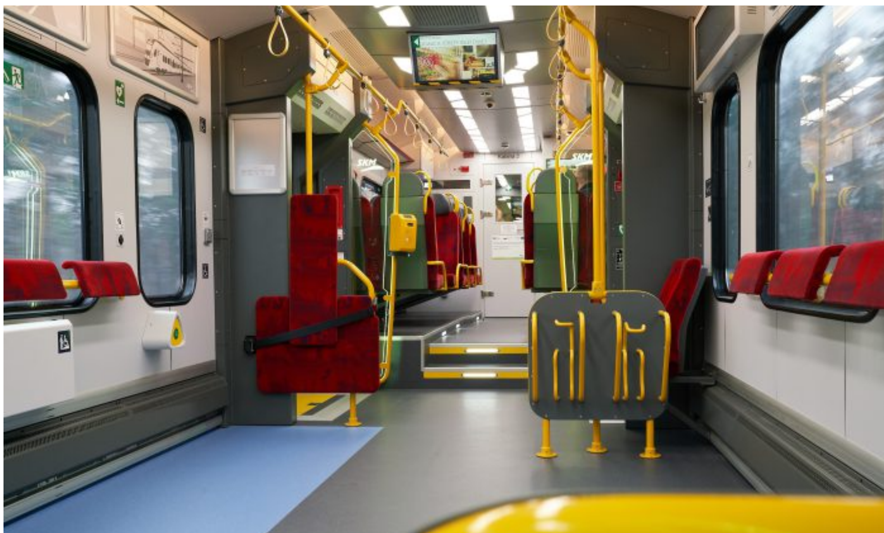
– To wyraz naszej wdzięczności z obecności Polski w Unii Europejskiej. Od przystąpienia naszego kraju do Wspólnoty Warszawa pozyskała ponad 18 miliardów złotych z budżetu UE na inwestycje i rozwój, co w przeliczeniu daje ponad 10 tys. zł na jednego mieszkańca. Jesteśmy liderem w pozyskiwaniu funduszy unijnych w całym regionie Europy Środkowo-Wschodniej – pokreślił Rafał Trzaskowski.

– Wyjątkowa malatura naszego pierwszego pociągu ma podkreślić unijne dofinansowanie do projektu. To niemal 203 miliony pochodzące z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Dzięki tym środkom podniesiemy komfort podróży mieszkańców aglomeracji warszawskiej i zachęcimy do rezygnacji z samochodów na rzecz ekologicznej kolei – dodaje Alan Beroud, prezes zarządu Szybkiej Kolei Miejskiej.

– Pierwsza jednostka dostarczona w ramach kontraktu na dostawę 21 nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych to dwusetny wyprodukowany przez Newag pojazd pasażerski z rodziny Impuls, który wyróżnia się funkcjonalnością oraz zastosowaniem zaawansowanych rozwiązań konstrukcyjnych. Jestem przekonany, że będzie równie niezawodnie służył mieszkańcom Warszawy, jak pozostałe pojazdy z Nowego Sącza, eksploatowane już ponad 10 lat przez Szybką Kolej Miejską w Warszawie – mówi Józef Michalik, wiceprezes zarządu spółki Newag.

Dwa pierwsze pojazdy zostaną wprowadzone do rozkładu jazdy w pierwszym kwartale tego roku. Zanim rozpoczną podróż z pasażerami, muszą pozytywnie przejść odbiór techniczny. Jego elementem są testy na Warszawskim Węźle Kolejowym, polegające na przejechaniu minimum 600 kilometrów bez usterek.

Warszawska Szybka Kolej Miejska kupiła 21 pojazdów: 15 złożonych z 5 członów i 6 złożonych z 4 członów, które można ze sobą łączyć w tzw. tandemy, zapewniając nawet 372 miejsca siedzące. Do dyspozycji pasażerów będą: Wi-Fi, ładowarki USB, miejsca na rowery, wózek oraz duży bagaż, a także nowoczesny system informacji i automaty biletowe. Na pokładzie znajdą się także ratujące życie defibrylatory AED.



2022

30 FINAŁ

wielka orkiestra świątecznej pomocy

AUKCJE

WYGRAJ DZIEŃ W ZTM





Popularny miejski „ogórek”, czyli Jelcz 272 Mex. Widoczny na zdjęciach egzemplarz pochodzi z 1977 roku i jest pierwszym autobusem, który trafił do kolekcji Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie.



TAK SIĘ REMONTUJE ZABYTKI







Jelcz PR110U z 1978 roku to jeden z ostatnich autobusów wyremontowanych przez Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej to. Najcięższe prace zostały wykonane w zakładzie remontującym autobusy w Bralinie.







Dziękujemy Klubowi Miłośników Komunikacji Miejskiej za udostępnienie zdjęć. Wszystkich zainteresowanych tematem remontów zapraszamy na stronę https://kmkm.waw.pl/autobusy/

Impuls dla pasażera

Nowe pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej mają być nowoczesne i wygodne, ale co to tak naprawdę oznacza? W każdym z nich kryje się wiele najnowszych rozwiązań technicznych.

Pojazdami Szybkiej Kolei Miejskiej ma się podróżować przede wszystkim... szybko, ale też wygodnie. Średnio pasażerowie spędzają w trasie około 20 minut i warto, żeby ten czas minął im w przyjemnych i bezpiecznych warunkach. Dlatego nowe Impulsy, dostarczone przez firmę Newag S.A. do stołecznego przewoźnika spełniają wyśrubowane standardy, bo wymagania stawiane przez Zarząd Transportu Miejskiego oraz SKM są wysokie. Co tak naprawdę decyduje o tym, że nowe elektryczne zespoły trakcyjne, które już niedługo zaczną wozić pasażerów są komfortowe i „przyjazne w użyciu"?

Komfort dla pasażerów

Nowe Impulsy są zgodne z Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności (TSI), np. osoby z ograniczeniami w poruszaniu się, czy niewidome mogą dzięki temu czuć się wygodnie i bezpiecznie. W przedziale pasażerskim są informacje napisane alfabetem Braille'a, a z podłogi mogą się wysunąć rampy – przydatne przy niskich peronach. Osoby poruszające się na wózkach mogą wezwać kierownika pociągu i poprosić o pomoc we wsiadaniu lub wysiadaniu.

Dla wygody podróżnych w wagonach są też gniazda USB oraz kontakty. Nawet, jeśli laptop pada z braku energii, a pasażer jest w drodze na ważne służbowe spotkanie, to nie musi się martwić. Może wygodnie usiąść i opracować najważniejsze tematy. Zużyciem prądu nie trzeba sobie w tym wypadku zaprzątać głowy, bo nowe impulsy są energooszczędne. Silnik zwraca do trakcji energię, odzyskaną podczas elektrodynamicznego hamowania.

Nowe pojazdy są wyposażone w coś, bez czego pasażerowie nie wyobrażają sobie współczesnego transportu zbiorowego. Układ klimatyzacji jest zaprojektowany i skonstruowany zgodnie z wyśrubowanymi normami. Urządzenia przeszły testy jeszcze u producenta w kabinach termicznych. Chodziło m.in. o to, by system zapewniał wyrównanie temperatury we wszystkich członach, w odpowiednim czasie, bo przy wentylacji najważniejsza jest jej wydolność.



ilości powietrza w układzie, w zależności od liczby pasażerów. Sterowniki są bardzo precyzyjne i wyczuwają zmiany rzędu kilogramów, co w przypadku składu ważącego kilkadziesiąt ton robi wrażenie.

Układ, rozpoznając masę składu z pasażerami na pokładzie ustawia także odpowiednią siłę hamowania. Hamulec elektropneumatyczny już podczas ruszania pociągu ze stacji „wie", jak trzeba będzie dobrać parametry i się na to „przygotowuje". Dzięki temu pociąg ma zawsze tę samą drogę hamowania i zatrzymuje się płynnie. Mimo znacznego stopnia automatyzacji rola maszynisty ciągle jest duża. To człowiek steruje nastawnikiem jazdy, nadaje pojazdowi prędkość, a przy hamowaniu daje nastawnikiem sygnał, kiedy trzeba wytracać prędkość. Od tego momentu „rządy" przejmuje właśnie sterownik.

Latem, gdy pociąg jest wypełniony po brzegi, a na zewnątrz panuje skwar, powietrze musi być szybko schłodzone. Na niektórych przystankach otwierają się po obu stronach wszystkie drzwi i bardzo szybko wnętrze wypełnia ciepłe powietrze. Sterownik klimatyzacji o tym wie i jak najszybciej chce wyrównać temperaturę. Wtedy pasażer, który stoi pod nawiewem, czuje podmuchy chłodnego powietrza, które rozchodzi się po całej przestrzeni pasażerskiej.

Nowymi składami można też bezpiecznie przewozić rowery na stojakach, znajdujących się w skrajnych członach. Można powiedzieć pół żartem, pół serio, że dzięki temu pasażerowie mają do wyboru więcej przesiadek i przynajmniej jeden środek transportu zawsze pod ręką.

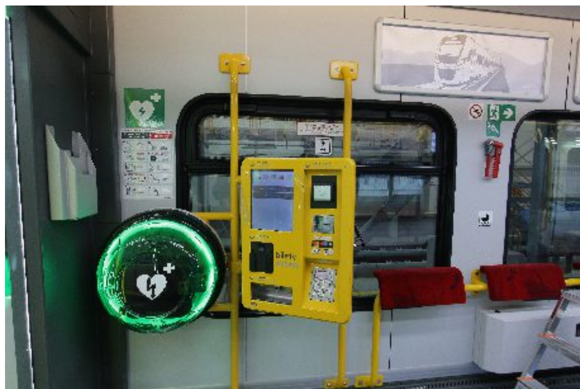
Dużo automatyki

Zupełnie serio trzeba za to mówić o układzie hamowania oraz zawieszeniu, które sprawiają, że korzystanie z nowych pojazdów SKM jest bezpieczne i wygodne.

Wózki jezdne są skonstruowane tak, że nie słyszymy stukotu, za którym pewnie tęsknią miłośnicy historii transportu szynowego. Ten system uzupełnia dwustopniowe zawieszenie: pierwszego stopnia (amortyzatory) i drugiego stopnia (zawieszenie pneumatyczne). Jego działaniem rządzą sterowniki, które dostosowują wysokość zawieszenia dzięki zmianie

Mieliśmy też okazję zajrzenia „na zaplecze" układu hamowania. W skrzynce, umieszczonej pod sufitem przedziału pasażerskiego widać było tablicę hamulcową, czyli m.in. sterowniki i zawory tłoczące odpowiednią ilość powietrza do układu. Urządzenie nazywane „switch" rozprowadza sygnał siecią LAN po całym pociągu.

Istotną częścią układu hamowania jest też sterownik poślizgu, przydający się w trudnych warunkach atmosferycznych, np. w zimie – to urządzenie ocenia





czy jest poślizg na torze i reaguje. Działanie tego systemu można porównać do ABS, znanego z samochodów. Dzięki temu koło zachowuje się inaczej w różnych warunkach trakcie hamowania, nie blokuje się i w efekcie nie powstają na nim płaskie miejsca, które mogą powodować nieprzyjemny hałas.

Jest i ECTS

Wiele ciekawych i nowoczesnych rozwiązań kryje się też w przestrzeni przeznaczonej dla załogi. Kierownicy pociągów będą mieć w nowych składach oddzielne, zamykane miejsce do pracy. Stamtąd będą mieli podgląd monitoringu, Systemu Informacji Pasażerskiej, zapewnione połączenie z pasażerami przez interkom. Szafka na rzeczy osobiste to rzecz nie rzucająca się od razu w oczy, ale znacznie poprawiająca komfort pracy.

Ciekawe rzeczy kryje też oczywiście kabina maszynisty do której maszyniści będą się mogli dostać oddzielnym wejściem (to też nowość). Fotele są tam odpowiednio wyprofilowane i w pełni pneumatyczne. Dostosowują wysokość do masy ciała. Chodzi o to, żeby praca nie powodowała bólu pleców, bo maszynista podczas zmiany spędza w pozycji siedzącej nawet dziesięć godzin.

W Impulsach jest już zamontowany pulpit Europejskiego Systemu Sterowania (ECTS). To rozwiązanie jest w każdej chwili gotowe do użycia, jednak najpierw zarządca infrastruktury kolejowej, czyli PKP Polskie Linie Kolejowe musi dostosować trasy.

Kiedy ECTS już zacznie działać, to zwiększy bezpieczeństwo przewozów – maszynista nie będzie musiał już używać semaforów świetlnych, bo system będzie wykrywał pojazdy znajdujące się w odległości do dwóch kilometrów przed i za jadącym pociągiem. Odbierze odpowiedni sygnał i znając odległość, dzielącą oba składy, nada odpowiednią prędkość, aby nie spowodować kolizji. Wtedy będzie można zwiększyć prędkości przejazdu pociągów, a Szybka Kolej Miejska stanie się jeszcze szybsza. ■



Nowy rok nowe linie

Cztery nowe linie autobusowe uruchamia Zarząd Transportu Miejskiego w styczniu. Autobusy Warszawskiego Transportu Publicznego przejadą przez Zawady, połączą Wawer z Wilanowem i Ursynowem, dojadą na Kępę Tarchomińską oraz do Pruszkowa.

Sukcesywnie rozwijamy sieć WTP w Warszawie i aglomeracji, tak aby pojazdy z „tetką" dojeżdżały do najdalszych rejonów stolicy i aglomeracji. Zbieramy uwagi pasażerów, wnioski lokalnych samorządów tak aby nowe połączenia były jak najdogodniejsze dla mieszkańców. W styczniu na trasy wyjadą autobusy nowych linii - 263, 319, 333 i 817. Autobusy WTP pojawią się na moście Anny Jagiellonki, na Kępie Tarchomińskiej i osiedlach Pruszkowa. Przywracamy także kursowanie autobusów linii 206 w dni powszednie.

263

Trasa nowej linii autobusowej 263 łączy Stegny i Ursynów przez Zawady i Miasteczko Wilanów.

Poniedziałek, 10 stycznia był pierwszym dniem kursowania autobusów całotygodniowej linii 263. To autobus lokalny, jego trasa w dużej części prowadzi przez Zawady i Miasteczko Wilanów. Oto jej przebieg:



263: STEGNY – Św. Bonifacego – Jana III Sobieskiego – Nałęczowska – Augustówka – Zawodzie – Kobylańska – Spiralna – Tuzinowa – Syta – A. Branickiego – F. Płaskowickiej – Cynamonowa – Indiry Gandhi – Dereniowa – J. Ciszewskiego – rtm. W. Pileckiego – CENTRUM ONKOLOGII 03

w kierunku pętli Stegny: CENTRUM ONKOLOGII 03 – rtm. W. Pileckiego – Indiry Gandhi – … – STEGNY

Dodatkowo zostały uruchomione kursy na trasie skróconej: POWSINEK – Przyczółkowa – A. Branickiego – F. Płaskowickiej – Cynamonowa – Indiry Gandhi – rtm. W Pileckiego – CENTRUM ONKOLOGII 03

319

Od poniedziałku 10 stycznia rozpoczęły kursowanie autobusy linii 319 łączącej Wawer, Ursynów i Wilanów.

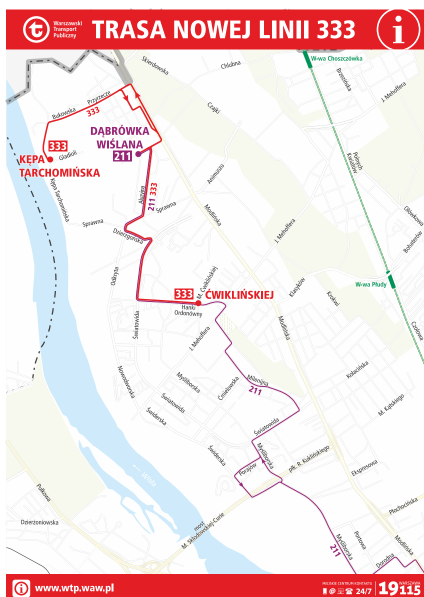
Otwarty został nowy odcinek ulicy A. Branickiego, czyli połączenia Wilanowa i Ursynowa oraz ursynowski fragment Południowej Obwodnicy Warszawy. Nowe ulice umożliwiają uruchomienie linii autobusowych usprawniających komunikację pomiędzy Wawrem a Ursynowem i Ursynowem a Wilanowem.



Autobusy linii 319 zapewniają nowe poprzeczne połączenie pomiędzy przystankami kolejowymi Warszawa Miedzeszyn, Radość, Międzylesie a stacją metra Imielin. Obsługują też w Wawrze nowe osiedla wzdłuż ulicy

Przewodowej, a w Wilanowie znaczną część Miasteczka Wilanów. To alternatywne, w stosunku do trasy przez Śródmieście, połączenie między Wawrem, Ursynowem i Wilanowem. Autobusy jeżdżą w dni powszednie w godzinach szczytu co 15 minut. Oto trasa:

319: MIĘDZYLESIE – al. Dzieci Polskich – Żegańska – Patriotów (jezdnia zachodnia) – Przewodowa – Wał Miedzeszyński – Południowa Obwodnica Warszawy – Przyczółkowa – A. Branickiego – F. Płaskowickiej – J. Rosoła – Indiry Gandhi – al. Komisji Edukacji Narodowej – NATOLIN PŁN.



333

Następna nowa linia na komunikacyjnej mapie Warszawy ma numer 333.

Trasa 333 połączy Kępę Tarchomińską z liniami tramwajowymi oraz autobusowymi kursującymi z Winnicy i Nowodworów, a także ze Szkołą Podstawową Nr 342 przy ulicy Strumykowej. Autobusy linii 333 będą kursowały w dni powszednie w godzinach 6.00 – 20.00 na trasie:

333: ĆWIKLIŃSKIEJ – rondo płk. Ł. Cieplińskiego – H. Ordonówny – Światowida – Dzierzgońska – Sprawna – Aluzyjna – Modlińska – Przyrzecze – Bukowska – Kępa Tarchomińska – KĘPA TARCHOMIŃSKA.

W godzinach szczytu podjadą na przystanki co 20 minut, a poza nim – co 30. Dodatkowo na wspólnym odcinku trasy rozkłady linii 211 i 333 zostaną skoordynowane.

817

Od poniedziałku 10 stycznia rozpoczęły kursowanie autobusy linii 817 pomiędzy Pruszkowem a Dworcem Zachodnim.

Autobusy linii 817, poprawią połączenie komunikacyjne Pruszkowa, w szczególności osiedli położonych nieco dalej od kolei, z Warszawą. Samorząd Pruszkowa będzie w całości finansował tę linię poza granicami Warszawy. Autobusy 817 zabierają pasażerów w dni powszednie, w godzinach 4.30 – 8.30 oraz 14.00 – 19.00. Jadą, co ok. 30 minut, trasą:



817: PRUSZKÓW/OS. STASZICA – al. Wojska Polskiego – Plantowa – Powstańców – al. Wojska Polskiego – Al. Jerozolimskie – DW. ZACHODNI.. ■

Jedziemy z pomocą

Warszawski Transport Publiczny i Wielka Orkiestra Świątecznej Pomocy to dobrana para. Dzięki tej współpracy warszawskie tramwaje, autobusy i pociągi wspomagają coroczną finałową zbiórkę pieniędzy.

Początki Orkiestry, jak to często bywa przy wielkich dziełach, były szalone i spontaniczne. Sami twórcy, na czele z Jurkiem Owsiakiem chyba nie spodziewali się tego, do jakich rozmiarów może urosnąć ludzka dobra wola i chęć pomagania. W studio Telewizji Polskiej, która transmitowała wydarzenie nie było telefonów komórkowych ani tym bardziej komputerów z dostępem do Internetu. Za wystrój studia służyły rekwizyty wyciągnięte z przepastnych magazynów TVP na zasadzie „jest, to bierzemy". Mimo to, a może właśnie dzięki temu, panowała tam podniosła i radosna atmosfera, rozkręcana przez ubranego w żółtą koszulę Owsiaka i Agatę Młynarską, uczesaną jak Uma Thurman w „Pulp Fiction" i pod krawatem.

Tramwaj z sercem

W tym roku WOŚP zagra już po raz trzydziesty, a dwadzieścia kilka finałów odbyło się przy wsparciu ludzi związanych z warszawską komunikacją. Czemu w tym drugim przypadku nie pojawia się konkretna data? Odpowiedź jest prosta i wiele mówi o tym, jak działa Orkiestra. Nikt nie pamięta, kiedy po raz pierwszy WOŚP pojawiła się w warszawskich tramwajach i autobusach, bo wszystko działo się spontanicznie i nie było potrzeby zapisywania dat „dla potomności".





- W połowie lat 90. padł w Klubie Miłośników Komunikacji Miejskiej pomysł, żeby się przyłączyć do WOŚP. Wymyśliliśmy, że uruchomimy tramwaj, w którym będzie prowadzona zbiórka pieniędzy. Nasz sztab miał numer 852. Po raz pierwszy pojechaliśmy w 1996 lub 1997 roku, ale nie potrafimy ustalić na 100 proc., która z tych dat jest prawdziwa. W Fundacji też tego nie wiedzą. Z numeru naszego sztabu, czyli 852 wychodzi, że to musiało być właśnie wtedy. Wtedy nikt nie przywiązywał wagi do dat. Stwierdziliśmy, że było fajnie, więc zrobimy to kolejny raz za rok. Nie przewidywaliśmy nawet, że będziemy grali co roku – mówi Robert Człapiński, pracownik Zarządu Transportu Miejskiego i prezes KMKM.

To były jeszcze pionierskie czasy Orkiestry, a sztabów nie było dużo. Dość powiedzieć, że jeszcze wtedy Jurek Owsiak był w stanie odręcznie podpisywać podziękowania.

Przez kilka pierwszych lat „serduszkowy" skład nie miał stałej trasy. Krążył po Warszawie, a każdy chętny mógł wsiąść i wrzucić coś do puszki. - Z Wiatracznej jechaliśmy na Górczewską, a stamtąd na Wyścigi i tak przez cały dzień. Przebieg trasy umieszczaliśmy na stronie, ale nikt nie był do niej specjalnie przywiązany. Nie wchodziliśmy w drogę innym tramwajom. Jechaliśmy na pętlę, wybieraliśmy tor, gdzie będzie można przejechać najszybciej i ruszaliśmy dalej. Ludzie byli na początku zdziwieni, kiedy na wyświetlaczu widzieli serduszko, zamiast numeru linii – opowiada Robert Człapiński.

Nic dziwnego, że potrzebna była życzliwość i otwartość ze strony Zarządu Transportu Miejskiego, który odpowiada za organizację komunikacji miejskiej w stolicy. Kontrolerów biletów jednak w środku nie było – tam się zawsze płaci wrzuceniem datku do puszki. Nikt nie jest wypraszany, nawet jeśli nie chce wesprzeć Fundacji. Linie serduszkowe zawsze są bezpłatne.

Autobusy na Marszałkowskiej

Przez pierwszych kilka lat jeździły tramwaje, ale potem dołączyły też autobusy. Kiedyś nikogo specjalnie nie dziwiło, że były to ikarusy, których w stołecznym transporcie publicznym było dużo, ale dziś przejażdżka takim wozem to prawdziwy rarytas. W Klubie pilnują, żeby w tym szczególnym dniu na ulice wyjeżdżał tabor zabytkowy. W poprzednich latach, kiedy zimy w Polsce były trochę cięższe, wolontariusze kwestujący na ulicach, wsiadali do pojazdów, żeby się choć przez chwilę ogrzać.

- Autobusy i tramwaje przez cały dzień krążyły po mieście, ale około 20 staraliśmy się być w rejonie „światełka do nieba". Sami chcieliśmy zobaczyć na żywo to wydarzenie. Mniej więcej około godziny 19 zjeżdżaliśmy na przystanek Centrum i to były ostatnie wozy wjeżdżające na ulicę Marszałkowską, którą potem służby



zamykały dla ruchu. Układaliśmy rozkład tak, żeby po zakończeniu imprezy nasze autobusy rozwiozły jeszcze ludzi w pięć różnych miejsc, jako zasilenie podstawowej komunikacji – opowiada Robert Członiński.

Z biegiem lat udział przedstawicieli warszawskiej komunikacji w działaniach WOŚP jeszcze wzrastał. Nie tylko są to „serduszkowe" tramwaje i autobusy. Coraz popularniejsze są aukcje, na których można wylicytować przedmioty i atrakcje związane z Warszawskim Transportem Publicznym.

Zarząd Transportu Miejskiego już od kilku lat – w ramach Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy – wystawia na licytację „dzień w ZTM, czyli ZTM od kuchni". Zwycięzca licytacji będzie miał okazję odwiedzić m.in.: centralę ruchu, czyli miejsce, z którego przez całą dobę nadzorowany jest Warszawski Transport Publiczny, węzeł komunikacyjny Młociny oraz dział odpowiedzialny za konstruowanie rozkładów jazdy. W tym roku do przebijania ofert powinno zachęcić też to, że ZTM



przeprowadził się pod adres ul. Grochowskiej 316/320. To nie wszystko, bo Zarząd Transportu Miejskiego wystawi na licytacje także cztery specjalne karty miejskie z wgranym 30-dniowym kontraktem.

Miejskie Zakłady Autobusowe już kilka razy wystawiały na aukcję pojazdy wycofane z ruchu. Za pierwszym razem był to ikarus o numerze bocznym 6306, który wylicytowała jedna z firm, a następnie przekazała do zbiorów KMKM. Rok później ten wóz, odpowiednio oklejony, „kwestował" na stołecznych ulicach. W 2021 roku można było kupić autobus firmy Solaris – tutaj też chętnych do przebijania ofert nie brakowało. Na aukcjach operatorów szynowych WTP można było licytować przejażdżki w kabinach maszynistów i zabytkowymi tramwajami a także … miód z własnych pasiek.

W tym roku także, mimo niesprzyjających czasów pandemii, na tory i ulice wyjadą „serduszkowe" pojazdy. Wielka Orkiestra Świątecznej Pomocy zapowiada, że będzie grała „do końca świata i jeden dzień dłużej". Warszawski Transport Publiczny też się wcześniej nie zatrzyma. ■

Źródła:
Plejada.pl „Tak wyglądał pierwszy finał WOŚP. "Ludzie wkładali mi pieniądze, gdzie popadnie"




zakochaj się
w Warszawie